

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

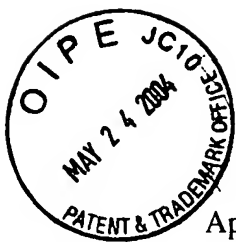
Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**



ATTORNEY DOCKET NO.: 71287

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Applicant : KELLERMANN et al.
Serial No : 10/776,983
Confirm No : 4552
Filed : February 11, 2004
For : SUBMARINE BOAT
Art Unit : 3617
Examiner : N/A
Dated : May 24, 2004

Commissioner for Patents
P.O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

PRIORITY DOCUMENT

In connection with the above-identified patent application, Applicant herewith submits a certified copy of the corresponding basic application filed in

GERMANY

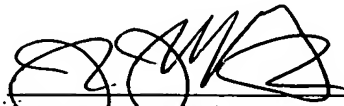
Number: 103 05 778.1

Filed: 12/Feb./2003

the right of priority of which is claimed.

Respectfully submitted
for Applicant(s),

By:


John James McGlew
Reg. No.: 31,903
McGLEW AND TUTTLE, P.C.

JJM:jms

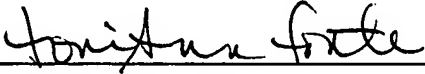
Enclosure: - Priority Document
71287.9

DATED: May 24, 2004
SCARBOROUGH STATION
SCARBOROUGH, NEW YORK 10510-0827
(914) 941-5600

NOTE: IF THERE IS ANY FEE DUE AT THIS TIME, PLEASE CHARGE IT TO OUR
DEPOSIT ACCOUNT NO. 13-0410 AND ADVISE.

I HEREBY CERTIFY THAT THIS CORRESPONDENCE IS BEING DEPOSITED WITH
THE UNITED STATES POSTAL SERVICE AS EXPRESS MAIL, REGISTRATION NO.
EV436440328US IN AN ENVELOPE ADDRESSED TO: COMMISSIONER FOR
PATENTS, P.O. BOX 1450, ALEXANDRIA, VA 22313-1450, ON May 24, 2004

McGLEW AND TUTTLE, P.C., SCARBOROUGH STATION,
SCARBOROUGH, NEW YORK 10510-0827

By:  Date: May 24, 2004

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 103 05 778.1

Anmeldetag: 12. Februar 2003

Anmelder/Inhaber: Howaldtswerke-Deutsche Werft AG, 24143 Kiel/DE

Bezeichnung: Unterseeboot

IPC: B 63 G 8/36

D angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 16. Februar 2004
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'H' followed by a long horizontal stroke.

Hoiß

Anmelder: Howaldswerke-Deutsche Werft AG

Titel: Unterseeboot

Beschreibung

Die Erfindung betrifft ein Unterseeboot mit einem Flüssiggasdruckbehälter, insbesondere einem Druckbehälter zur Lagerung flüssigen Sauerstoffs.

5

Unterseeboote, insbesondere für den militärischen Einsatz werden unter Wasser üblicherweise aus Batterien mit elektrischer Energie versorgt. Zunehmend werden auch Energiewandler zur Erzeugung der elektrischen Energie aus einem Energieträger, zum Beispiel Wasserstoff und
10 einem Oxidationsmittel, zum Beispiel Sauerstoff eingesetzt. Hierfür eignen sich insbesondere Brennstoffzellen, in denen der Energieträger unter Erzeugung elektrischer Energie und Wärme katalytisch oxidiert wird. Als Oxidationsmittel kommt bei diesen Systemen typischerweise ein sauerstoffhaltiges Gas, wie beispielsweise Luft oder aber bevorzugt reiner Sauerstoff zum Einsatz, der tiefkalt und flüssig gelagert wird.
15

Es ist bekannt, wie flüssiger Sauerstoff (LOX) an Land zu lagern ist, um ausreichende Sicherheit zu gewährleisten. Diese geltenden Regeln reichen jedoch für die sichere Lagerung von flüssigen und/oder gasförmigen Sauerstoff bei einem Unterseeboot, insbesondere für den militärischen Einsatz nicht aus. Die Lagerung von flüssigem Sauerstoff ist daher
20 bisher in einem außerhalb des Druckkörpers angeordneten Flüssiggasdruckbehälter erfolgt, was jedoch systembedingt eher ungünstig ist, da die Anbringung eines oder mehrerer Druckbehälter außerhalb des eigentlichen Druckkörpers des U-Bootes technisch vergleichsweise aufwändig ist, da schon aus strömungstechnischen Gründen sowie auch
25 aus Gründen der Gewichtsverteilung es nicht möglich ist, einen ver-

gleichsweise großen Behälter vorzusehen, sondern mehrere kleine Behälter, die außen am Druckkörper des Unterwasserfahrzeugs anzubringen und strömungstechnisch zu umkleiden sind. Nur so kann sichergestellt werden, dass bei etwaigen Leckagen des Druckbehälters kein
5 Sauerstoff in das innere des Druckkörpers des U-Bootes gelangt.

Vor diesem Hintergrund liegt der Erfindung die Aufgabe zugrunde, ein Unterseeboot so auszubilden, dass die Lagerung und Führung von flüssigem Sauerstoff vereinfacht wird, ohne die Sicherheit des Bootes und
10 der mitfahrenden Personen zu gefährden.

Diese Aufgabe wird gemäß der Erfindung durch die in Anspruch 1 angegebenen Merkmale gelöst. Vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung sind in den Unteransprüchen, der nachfolgenden Beschreibung
15 sowie der Zeichnung angegeben.

Demgemäß sieht die Erfindung vor, den Flüssiggasdruckbehälter innerhalb des Druckkörpers des Unterseebootes anzuordnen. Um hierbei die Sicherheit von Boot und Mensch zu gewährleisten ist jedoch der Flüssiggasdruckbehälter von einem äußeren Druckbehälter umgeben, der
20 ebenfalls innerhalb des Druckkörpers des Unterseebootes gelagert ist. Darüber hinaus sind Vorkehrungen getroffen, die dafür sorgen, dass beim Überschreiten eines vorgegebenen Drucks innerhalb eines Druckbehälters Fluid vom Druckbehälter aus dem Druckkörper des U-Bootes
25 heraus geleitet wird.

Die Innenlagerung des Flüssiggassauerstoffbehälters bietet für die konzeptionelle Auslegung des Unterwasserfahrzeugs deutliche Vorteile, so dass das Fahrzeug kleiner und kostengünstiger ist als ein vergleichbares
30 Fahrzeug mit Sauerstoffaußenlagerung.

Die Anordnung des Flüssiggasdruckbehälters innerhalb des Druckkörpers des U-Boots hat erhebliche Vorteile. Durch den stabilen Druckkörper des U-boots ist auch der Flüssigkeitsdruckbehälter gut geschützt, insbesondere auch in Hinblick auf militärtypische Belastungen. Ein weiterer wesentlicher Vorteil ist, dass der Flüssigkeitsdruckbehälter auch in getauchten Zustand des Bootes zugänglich bleibt. Aufgrund des Schutzes durch den Druckkörper kann der Flüssiggasdruckbehälter leichter ausgebildet sein. Auch ergeben sich Vorteile hinsichtlich der Isolierung des Druckbehälters, da, anders als bei außen liegenden Flüssiggasdruckbehälter, die Isolierung keiner zusätzlichen Belastung durch den Tauchdruck unterliegt. Schließlich ergeben sich auch Kostenvorteile, da der Bau eines oder gegebenenfalls zwei innen liegender Flüssiggasdruckbehälter wesentlich kostengünstiger ist als eine Vielzahl außen liegender Druckbehälter vorzusehen. Da die Isolierschicht unabhängig von der Größe bei gleicher Isolierwirkung stets gleich dick sein muss, ergeben sich zudem räumliche Vorteile, da mit zunehmender Größe des Flüssiggasdruckbehälters das pro Liter Flüssigkeit sich für die Lagerung ergebende erforderliche Volumen kleiner wird. Schließlich ergibt eine Lagerung des Flüssiggasdruckbehälters innerhalb des Druckkörpers neben den strömungstechnischen Vorteilen auch noch gewichtstechnische Vorteile, da bei außen liegenden Flüssiggasbehältern diese regelmäßig nur im oberen Bereich des Bootes angeordnet werden können, weshalb das Behältergewicht stets beim Auftauchen mit angehoben werden muss. Dies ist bei einem innen liegenden Flüssiggasdruckbehälter bei geeigneter und bevorzugter Lagerung beispielsweise vor dem Dieselmotor und hinter der Zentrale oder zwischen den Batterieräumen, nicht der Fall.

Durch den gemäß der Erfindung vorgesehen äußeren Druckbehälter sowie gegebenenfalls weitere sicherheitstechnische Maßnahmen, die weiter unten noch im Einzelnen erörtert werden, wird erreicht, dass auch bei innerhalb des Druckkörpers liegendem Flüssiggasdruckbehälter

ter eine Sicherheit erreicht wird, die der bei außen liegenden vergleichbar ist oder diese sogar übertrifft. Hierzu sieht die Erfindung neben dem äußeren Druckbehälter, der im Falle eines Versagens oder Teilversagens des Flüssiggasdruckbehälters dafür sorgt, dass weder Flüssiggas noch

5 Gas in das Innere des Druckkörpers des Bootes gelangen kann, zusätzlich Mittel vor, welche in einem solchen Störfall dafür sorgen, dass der im äußeren Druckbehälter befindliche flüssige oder gasförmige Sauerstoff nicht nur aus dem äußeren Druckbehälter, sondern darüber hinaus auch aus dem Druckkörper heraus geleitet werden kann, so dass sich

10 hier kein kritischer Druck aufbauen kann, welcher das Bootsinnere gefährden könnte. Ein entstehender unzulässig hoher Druck wird nach außerhalb des Druckkörpers abgebaut.

Gemäß einer vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung umfasst der äußere Druckbehälter nicht nur den Flüssiggasdruckbehälter sondern darüber hinaus auch sämtliche aus dem Flüssiggasdruckbehälter gespeisten Flüssiggas führenden Leitungen und Armaturen einschließlich eines Verdampfers, welcher durch Energiezufuhr in Form von Wärmeenergie

15 den aus dem Flüssiggasdruckbehälter kommenden flüssigen Sauerstoff in gasförmigen umwandelt. Es ist also der gesamte sicherheitstechnisch kritische Bereich, nämlich überall dort, wo flüssiger, tiefkalter Sauerstoff gehandhabt werden muss, ein Schutz durch den äußeren Druckbehälter sichergestellt. Es kann also auch selbst im Fall des Abreißen eines

20 Ventils, des Berstens einer Leitung, oder dem Überschreiten der kritischen Temperatur im Flüssiggasdruckbehälter stets sichergestellt werden, dass der Druck nach außen hin abgebaut bzw. der Sauerstoff zum Druckabbau nach außen geleitet wird und nicht in das Druckkörperinnere gelangen kann. Hierzu ist eine Leitung vorgesehen, welche den

25 äußeren Druckbehälter sowie den Druckkörper des Unterseebootes durchsetzt, die Mittels einer Sicherheitseinrichtung abgesperrt ist, und erst im Falle eines vorbestimmten Überdrucks innerhalb des äußeren Druckbehälters und/oder des Flüssiggasdruckbehälters öffnet. Eine sol-

30

che Sicherheitseinrichtung kann beispielsweise durch ein Überdruckventil oder eine Berstscheibe gebildet sein, die bei Überschreiten eines vorbestimmten Drucks durch bleibende Zerstörung den Leitungsquerschnitt freigibt.

5

Um auch in getauchtem Zustand sicherstellen zu können, dass beim Aufbau eines unzulässig hohen Drucks im äußeren Druckbehälter dieser über die Leitung nach außen abgebaut wird, ist es entweder erforderlich, den äußeren und vorzugsweise auch den inneren Druckbehälter so zu dimensionieren, dass er dem Tauchtiefendruck, also dem auf das Boot bei bis zu Tauchtiefe wirkenden Drucks aushält oder aber eine Druckerhöhungsvorrichtung vorzusehen, welche gewährleistet, dass schon bei geringeren Drücken innerhalb des äußeren Druckbehälters das Fluid zuverlässig nach außen gefördert werden kann, und zwar unabhängig von der Tauchtiefe. Eine solche Druckerhöhungseinrichtung kann beispielsweise aus einer Kolben-Zylinder-Anordnung bestehen, bei welcher dies über ein entsprechendes Flächenverhältnis erreicht wird oder aber auch durch entsprechende sichere Pumpen. Bevorzugt ist die Druckerhöhungseinrichtung so konstruiert, dass sie unter Ausnutzung des im äußeren Druckbehälter befindlichen Drucks arbeitet, sie kann jedoch gegebenenfalls auch unter Ausnutzung des in Flüssiggasdruckbehälter herrschenden Drucks arbeiten oder in anderer geeigneter Weise.

25 Sicherheitstechnisch besonders günstig ist es, wenn der Flüssiggasdruckbehälter so dimensioniert ist, dass sein zulässiger Betriebsüberdruck der Tauchtiefe des Unterseebootes entspricht, da dann in einem Störfall, wenn aufgrund des Öffnens einer Sicherheitseinrichtung das Innere des Flüssiggasdruckbehälters mit dem umgebenden Medium des Unterseebootes verbunden wird, keinerlei Gefahr besteht, dass der Flüssiggasdruckbehälter diesem Druck nicht standhalten könnte. So ist es sicherheitstechnisch ebenso zweckmäßig, den äußeren Druckbehälter so

zu dimensionieren, dass sein zulässiger Betriebsüberdruck mindestens dem Druck der Tauchtiefe des Unterseebootes entspricht.

Nach einer vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung ist innerhalb des
 5 äußeren Druckbehälters innerhalb des Armaturenraums ein Absperrventil vorgesehen, nämlich für die aus dem äußeren Druckbehälter in dem Druckkörper führenden Gasleitung. Durch ein solches Ventil kann der äußere Druckbehälter gegenüber dem Bootsinneren hermetisch abgeschlossen werden. Dies ist nicht nur zweckmäßig bei einem der vorge-
 10 nannten Störfälle, bei denen innerhalb des äußeren Druckbehälters ein erhöhter Druck aufgebaut wird, sondern darüber hinaus auch in solchen Fällen, in denen im inneren des Unterseebootes eine erhöhte Gaskonzentration detektiert wird und somit vorsorglich die Gas-, insbesondere Sauerstoffzufuhr zentral und zuverlässig abgestellt werden
 15 muss. Bevorzugt ist insbesondere für diesen Störfall eine weitere Sicherheitseinrichtung vorgesehen, bestehend aus entsprechenden Gas-, insbesondere Sauerstoffsensoren sowie einer entsprechenden Auswert- und Steuerelektronik, welche im Falle einer vorbestimmten Gaskonzentration das Absperrventil schließend ansteuert.

20 Vorteilhaft sind Gassensoren nicht nur innerhalb des Druckkörpers vorgesehen, sondern auch (zumindest ein Gas- oder Drucksensor) innerhalb des äußeren Druckbehälters und des Armaturenraumes, um festzustellen ob aus dem Flüssiggasdruckbehälter, einer Flüssiggas und Gas
 25 führenden Leitung oder einer Armatur Gas, insbesondere Sauerstoff austritt, um in einem solchen Störfall zumindest das den Flüssiggasdruckbehälter absperrende Ventil entsprechend anzusteuern sowie vorteilhaft auch das Ventil sperrend zu schalten, welches die aus dem äußeren Druckbehälter in den Druckkörper führende Leitung absperrt.

30 Die Erfindung ist nachfolgend anhand eines in der Zeichnung dargestellten Ausführungsbeispiels näher erläutert. Die Figur zeigt in verein-

fachter Darstellung den Aufbau eines erfindungsgemäßen Unterseebootes mit innerhalb des Druckkörpers befindlichen Flüssiggassauerstoff-tankbehälter.

- 5 Bei dem dargestellten Unterwasserfahrzeug ist mit 1 die äußere Hülle des Fahrzeugs gekennzeichnet, welche die strömungstechnisch wirk-
same Form des Bootes bestimmt. Innerhalb dieser Hülle 1 ist ein zylindri-
scher Druckkörper 2 angeordnet, wie dies bei U-Booten erforderlich und
üblich ist. Innerhalb dieses Druckkörpers 2 ist ein Flüssiggasdruckbehälter
10 3 für flüssigen Sauerstoff (LOX) angeordnet, und zwar im Bereich zwi-
schen dem in der Figur nicht dargestellten im hinteren Bereich ange-
ordneten Maschinenraum und der Zentrale unterhalb des Turms 4. Der
Flüssiggasdruckbehälter 3 ist für die Lagerung von flüssigem, tiefkalten
Sauerstoff vorgesehen, er weist eine im Wesentlichen zylindrische und
15 an den Enden halbkugelförmige Form auf und ist an seiner Außenseite
mit einer Isolierung 5 versehen, welche in an sich bekannter Weise mit
einem strahlungsdämmenden Material sowie einem evakuierten Raum
besteht. Diese Isolierung 5 ist an der Außenseite des Flüssiggasdruckbe-
hälters 3 aufgebracht und liegt an der Innenseite eines äußeren Druck-
20 behälters 6 an, der ebenfalls im Wesentlichen eine zylindrische Form
aufweist und den Flüssiggasdruckbehälter 3 einschließlich dessen Isolie-
rung 5 umgibt. Sowohl der Druckbehälter 3 als auch der Druckbehälter
6 sind so ausgelegt, dass ihr zulässiger Betriebsüberdruck dem Druck der
Tauchtiefe des Unterseebootes entspricht.
- 25 Der äußere Druckbehälter 6 überragt den Flüssiggasdruckbehälter 3 zu
einer Seite deutlich, so dass ein Armaturenraum 7 gebildet ist, der sämt-
liche Flüssigsauerstoff führenden Leitungen, Armaturen und Aggregate
umfasst. In diesem Armaturenraum ist ein Wärmetauscher 8 angeordnet
30 über den der Arbeitsdruckaufbau zur Förderung des flüssigen Sauer-
stoffs aus dem Behälter 3 erfolgt. Der Wärmetauscher 8 ist in der Isolie-
rung 5 angeordnet und wird extern gespeist.

Nahe dem Boden des Behälters 3 ist eine LOX führende Leitung 9 aus dem Flüssiggasdruckbehälter herausgeführt, die diesen mit einem ebenfalls extern gespeisten Verdampfer 10 verbindet, in dem der aus der Leitung 9 kommende flüssige Sauerstoff 10 verdampft wird. Der gasförmige Sauerstoff wird vom Verdampfer 10 über eine Leitung 11 aus dem Druckbehälter 6 heraus geführt. Die Leitung 11 ist über ein steuerbares Absperrventil 12 verschließbar, das Absperrventil ist innerhalb des äußeren Druckbehälters 6 angeordnet.

10

Beim normalen Betrieb wird über den Wärmetauscher 8 dem Flüssiggasdruckbehälter 3 Wärme zugeführt, bis sich ein zur Förderung des flüssigen Sauerstoffs erforderliche Arbeitsdruck aufgebaut hat. Der flüssige Sauerstoff gelangt über die Leitung 9 zum Verdampfer 10, von dort gasförmig über die Leitung 11 durch das geöffnete Absperrventil 12 aus dem äußeren Druckbehälter 6 heraus in das innere des Druckkörpers 2 und dort zu einem Verbraucher, beispielsweise einem Brennstoffzellenstapel.

Innerhalb des Druckkörpers 2 sind Sauerstoffsensoren 13 vorgesehen, welche den Sauerstoffgehalt innerhalb des Druckkörpers 2 erfassen. Diese Sauerstoffsensoren 13 sind mit einer nicht dargestellten elektronischen Auswert- und Steuereinrichtung verbunden, derart, dass bei Überschreiten eines vorbestimmten Sauerstoffgehalts innerhalb des Druckkörpers 2 dies erfasst wird und das Absperrventil 12 schließend angesteuert wird, um sicherzustellen, dass kein weiterer Sauerstoff über die Leitung 11 austritt.

Der Armaturenraum 7 ist ebenfalls mit mindestens einem Druck- oder auch Sauerstoffsensor 13 ausgestattet und evakuiert, so dass eine Undichtigkeit in einer der dort befindlichen Leitungen oder Aggregate dektierbar ist. Sobald eine solche Undichtigkeit erfasst wird, wird die Lei-

5 tung 9 druckbehälterseitig mittels eines Absperrventils 14 abgesperrt, um einen weiteren Sauerstoffeintritt in den Raum des äußeren Druckbehälters 6 zu vermeiden. Auch das Ventil 12 wird abgesperrt, um den äußeren Druckbehälter 6 gegenüber dem Druckkörper 2 abzuschließen.

10 Der Flüssiggasdruckbehälter 3 sowie der äußere Druckbehälter 6 sind mit einer gemeinsamen Abblaseeinrichtung 15 versehen, welche eine aus dem Druckkörper 2 herausführende Leitung 16 aufweist, die mittels eines Sicherheitsventils 17 oder einer Berstscheibe abgeschlossen ist und im Freien mündet. Bei einem unzulässig hohen Druckanstieg innerhalb des Flüssiggasdruckbehälters 3 wird über diese Abblaseeinrichtung 15 in einem solchen Störfall eine Leitungsverbindung nach außerhalb des Druckkörpers 2 geschaffen, über welche der Druck nach außen hin
15 abgebaut werden kann. Da sowohl der Druckbehälter 3 als auch der Druckbehälter 6 so druckfest konzipiert sind, dass sie einem über die Leitung 16 anstehenden Innendruck entsprechend der Tauchtiefe des U-Bootes standhalten, gewährleistet, dass der Druck innerhalb des Druckbehälters 3 bzw. des Druckbehälters 6 nicht unzulässig hoch ansteigt.
20

25 Eine Abblaseeinrichtung 15 kann auch gesondert für den Flüssiggasdruckbehälter 3 und den äußeren Druckbehälter 6 vorgesehen sein, dann erfolgt beim Überschreiten eines vorbestimmten Druckes eine unmittelbare Leitungsverbindung des Druckbehälters 3 mit der Umgebung des Unterwasserfahrzeuges bzw. des äußeren Druckbehälters 6 mit der Umgebung des Unterwasserfahrzeuges.

30

Bezugszeichenliste

	1	-	Hülle
5	2	-	Druckkörper
	3	-	Flüssiggasdruckbehälter
	4	-	Turm
	5	-	Isolierung
	6	-	äußerer Druckbehälter
10	7	-	Armaturenraum
	8	-	Wärmetauscher
	9	-	LOX-Leitung
	10	-	Verdampfer
	11	-	Leitung für O ₂
15	12	-	Absperrventil
	13	-	Sauerstoffsensoren
	14	-	Absperrventil
	15	-	Abblaseeinrichtung
	16	-	Leitung
20	17	-	Sicherheitsventil

25

30

Ansprüche

1. Unterseeboot mit einem Flüssiggasdruckbehälter (3), insbesondere einem Druckbehälter zur Lagerung flüssigen Sauerstoffs (LOX), bei dem der Flüssiggasdruckbehälter (3) innerhalb des Druckkörpers (2) des Unterseebootes angeordnet und von einem äußeren Druckbehälter (6) umgeben ist, der ebenfalls innerhalb des Druckkörpers (2) des Unterseebootes gelagert ist, und bei dem Mittel vorgesehen sind, welche beim Überschreiten eines vorgegebenen Drucks innerhalb eines Druckbehälters (3, 6) Fluid vom Druckbehälter (3, 6) aus dem Druckkörper (2) heraus leiten.
2. Unterseeboot nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der äußere Druckbehälter (6) auch sämtliche aus dem Flüssiggasdruckbehälter (3) gespeisten Flüssiggas führenden Leitungen (9) und Armaturen (12, 14) einschließlich eines Verdampfers (10) umfasst.
3. Unterseeboot nach einem der vorhergehenden Ansprüche, bei dem der äußere Druckbehälter (6) mit einer aus dem Druckkörper (2) des Unterseebootes herausführenden Leitung (16) versehen ist, die mittels einer Sicherheitseinrichtung (17) abgesperrt ist.
4. Unterseeboot nach einem der vorhergehenden Ansprüche, bei dem die Sicherheitseinrichtung ein Überdruckventil (17) ist.
5. Unterseeboot nach einem der vorhergehenden Ansprüche, bei dem die Sicherheitseinrichtung eine Berstscheibe ist.
6. Unterseeboot nach einem der vorhergehenden Ansprüche, bei dem eine Druckerhöhungseinrichtung vorgesehen ist, welche ein

Abführen von Fluid aus dem äußeren Druckbehälter (6) auch in getauchtem Zustand sicherstellt.

- 5 7. Unterseeboot nach einem der vorhergehenden Ansprüche, bei dem Mittel (16, 17) vorgesehen sind, welche beim Überschreiten eines vorgegebenen Drucks im Flüssiggasdruckbehälter (3) Gas und/oder Flüssiggas nach außerhalb des Druckkörpers (2) leiten.
- 10 8. Unterseeboot nach einem der vorhergehenden Ansprüche, bei dem die Druckerhöhungseinrichtung unter Ausnutzung des im äußeren Druckbehälter (6) und/oder im Flüssiggasdruckbehälter (3) herrschenden Druckes arbeitet.
- 15 9. Unterseeboot nach einem der vorhergehenden Ansprüche, bei dem der Flüssiggasdruckbehälter (3) so dimensioniert ist, dass sein zulässiger Betriebsüberdruck mindestens dem Druck in Tauchtiefe des Unterseebootes entspricht.
- 15 10. Unterseeboot nach einem der vorhergehenden Ansprüche, bei dem der äußere Druckbehälter (6) so dimensioniert ist, dass sein zulässiger Betriebsüberdruck mindestens dem Druck in Tauchtiefe des Unterseebootes entspricht.
- 20 11. Unterseeboot nach einem der vorhergehenden Ansprüche, bei dem ein innerhalb des äußeren Druckbehälters (6) angeordnetes Absperrventil (12) für die aus dem äußeren Druckbehälter (6) in den Druckkörper (2) führende Gasleitung (11) vorgesehen ist.
- 25 12. Unterseeboot nach einem der vorhergehenden Ansprüche, bei dem das Absperrventil (12) in Abhängigkeit der Gaskonzentration im Druckkörper (2) gesteuert ist.

13. Unterseeboot nach einem der vorhergehenden Ansprüche, bei dem mindestens ein Gassensor (13) zur Ermittlung der Gaskonzentration innerhalb des Druckkörpers (2) vorgesehen ist.
- 5 14. Unterseeboot nach einem der vorhergehenden Ansprüche, bei dem eine Steuerung vorgesehen ist, welche das Absperrventil (12) beim Überschreiten einer vorbestimmten Gaskonzentration im Druckkörper (2) schließend ansteuert.
- 10 15. Unterseeboot nach einem der vorhergehenden Ansprüche, bei dem mindestens ein Drucksensor oder Gassensor (13) innerhalb des äußeren Druckbehälters (6) angeordnet ist, und dass Mittel (14) vorgesehen sind, die bei Erfassung von erhöhten Druck oder erhöhter Gaskonzentration im äußeren Druckbehälter (6) insbesondere im Armaturenraum (7) die Flüssiggaszufuhr aus dem Flüssiggasdruckbehälter (3) absperren.

Zusammenfassung

Das Unterseeboot ist mit einem Flüssiggasdruckbehälter, insbesondere einem Druckbehälter zur Lagerung flüssigen Sauerstoffs ausgestattet.

- 5 Der Flüssiggasdruckbehälter ist innerhalb des Druckkörpers des Unterseebootes angeordnet und von einem äußeren Druckbehälter umgeben, der ebenfalls innerhalb des Druckkörpers des Unterseebootes gelagert ist. Es sind Mittel vorgesehen, welche beim Überschreiten eines vorgegebenen Drucks innerhalb eines Druckbehälters Fluid vom Druck-
- 10 behälter aus dem Druckkörper herausleiten.

